



16. INSPECCIONES DE CHEQUEOS DE LÍNEA

16.1 GENERALIDADES

Esta sección contiene instrucciones y guía para que los inspectores utilicen cuando realicen chequeos de línea. La mayoría de los elementos que comprenden un chequeo de línea son idénticos a los de una inspección de la cabina de mando.

16.2 PRÁCTICAS Y PROCEDIMIENTOS ESPECÍFICOS DE UNA INSPECCIÓN DE CHEQUEO DE LÍNEA

El operador es responsable de administrar tanto los chequeos de línea iniciales como los recurrentes. En algunos casos, sin embargo, un inspector puede administrar un chequeo de línea, especialmente cuando el operador no está autorizado para tener su propio chequeador, como por ejemplo un operador de un solo piloto, o con un solo piloto comandante. Los inspectores pueden también necesitar administrar el chequeo de línea inicial cuando un nuevo tipo de aeronave es introducido al servicio.

- a) *Calificaciones del inspector.* Los inspectores deben estar familiarizados en la clase de la aeronave o en aeronaves similares en la cual se va a realizar el chequeo de línea. Para los chequeos recurrentes, el inspector debe estar calificado en la categoría y clase.
- b) *Preparación del inspector.* Los inspectores deben prepararse para realizar chequeos de línea completando los siguientes pasos:
- (1) *Familiarización.* El inspector debe familiarizarse con los procedimientos del operador antes de llevar a cabo un chequeo de línea. Los manuales y especificaciones de operación son fuentes para esta información.
- (2) *Manejo del tiempo.* El inspector tiene que programar su llegada con suficiente tiempo para completar los procedimientos necesarios en relación con el asiento del observador, conocer a la tripulación, inspeccionar los

certificados médicos y licencias, y observar las funciones que se realizan antes del vuelo. Para tal efecto, los inspectores utilizarán las listas de verificación correspondientes.

- c) *Ruta y duración de los chequeos de línea.* El inspector deberá observar por lo menos uno de los segmentos del vuelo, incluyendo un despegue y un aterrizaje. El vuelo debe ser en una ruta regular utilizada por el operador, y debe permitirle al inspector observar el desempeño del comandante en sus deberes y responsabilidades asociadas con la ejecución de un vuelo regular.

NOTA: Es deseable que el comandante vuele dos segmentos o que realice los deberes del piloto que no está volando durante el segundo segmento mientras que el segundo al mando realiza los deberes del piloto que está volando).

- d) *Debriefing.* Después de terminar el vuelo, los inspectores deben efectuar el debriefing al Piloto al mando. Se requiere que hagan los comentarios sobre cualquier procedimiento que crean es deficiente o inseguro. Sin embargo deberán usar discreción al hacer el debriefing o comentar acerca de los procedimientos que están aprobados para el operador.

NOTA: A continuación el Inspector encontrará la ruta de enlace para encontrar los formatos:

1. Informacion_institucional en bog7.
2. Sistema NTC GP 1000.
3. Manual de Calidad.
4. MISIONALES.
5. GSVC.
6. GSVC-2.1
7. DOCUMENTOS DE OPERACIÓN.
8. GSVC-2.1-4 Carta de proceso.
9. Listado maestro de documentos.



INTENCIONALMENTE
PAGINA
EN BLANCO